Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5368

29. 07. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS — Drucksache 13/5236 —

Eisenbahnverbindungen nach Usedom

Die derzeit einzige Bahnverbindung zur Insel Usedom ist der Weg über Wolgast Hafen – Wolgaster Fähre. Die frühere Hauptverbindung nach Usedom, die sogenannte Karniner Eisenbahn, die von der Nordbahn abzweigende Bahnlinie von Ducherow über Karnin nach Swinemünde, durch Sprengung der Peenebrücke von der Wehrmacht in den letzten Kriegstagen zerstört, wurde bis heute nicht wieder aufgebaut. Dagegen führen bereits zwei Bundesstraßen (B 110 bei Usedom Stadt und B 111 bei Wolgast) auf die Insel. Die Folge ist ein starker Autoverkehr sowohl im Urlaubsverkehr auf die Insel als auch im stark zunehmenden Verkehr an die polnische Grenze im Osten der Insel. Die massenhafte Zwischenlagerung von Pkw vor dem bislang autofreien Grenzübergang Ahlbeck – Swinemünde ('Swinouj'scie) führt zu einem beträchtlichen Druck, weitere Schleusen für den Autoverkehr zu öffnen.

1. Besteht die Absicht, in den nächsten Bundesverkehrswegeplan den Wiederaufbau der alten Eisenbahnverbindung zur Insel Usedom über Karnin und Swinemünde ('Swinouj'scie) nach Heringsdorf aufzunehmen?

Seitens der Bundesregierung besteht keine Absicht, den Wiederaufbau der Eisenbahnverbindung Ducherow—Heringsdorf über Karnin und Swinemünde in den nächsten Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

2. Ist der Bundesregierung bekannt, daß ein Angebot über ca. 200 Mio. DM für Brückenbau, Wiederaufbau der Bahnstrecke für eingleisigen, elektrifizierten Betrieb für 100 km/h existiert?

Der Bundesregierung ist ein derartiges Angebot zum eingleisigen Wiederaufbau einschließlich Elektrifizierung dieser Strecke nicht bekannt. Es ist lediglich beabsichtigt, daß die unter Denkmal-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 23. Juli 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

schutz stehende Hubbrücke durch eine Stiftung erhalten werden soll.

3. a) Welche Straßenbauprojekte sind zur Anbindung der Insel Usedom geplant, wann ist deren Ausführung vorgesehen, und wie hoch werden deren Kosten angesetzt?

   b) Welche Absichten und Pläne bestehen, auf der Insel Usedom Grenzübergänge für den Autoverkehr zu öffnen?

a) Im gültigen „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" ist die Umgehung Wolgast (B 111 n) als zweistreifige Neubaumaßnahme mit Kosten von 49 Mio. DM im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Der Zeitpunkt für die Bauausführung ist noch offen.

   Als Ersatz für die bestehende abgängige Peene-Brücke im Zuge der B 111 in Wolgast wird derzeit eine neue kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke gebaut, die für den Straßenverkehr noch 1996 fertiggestellt und in Betrieb genommen werden soll, für den Eisenbahnbetrieb voraussichtlich 1997.

b) Das deutsch-polnische Abkommen über „Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs" vom 19. November 1992 weist als neuen, für den Reiseverkehr mit Pkw vorgesehenen Übergang auf Usedom den im Zuge der B 110 bei Garz gelegenen Grenzübergang nach Swinemünde aus. Ein Zeitpunkt für die Öffnung liegt noch nicht fest.

4. Bestehen Rentabilitätsberechnungen für zur Anbindung Usedoms geplante Straßenverbindungen (Anschlüsse an die geplante A 20), insbesondere die Ortsumgehung und neue Peenequerung bei Wolgast?

Für die Ortsumgehung Wolgast (B 111 n) liegt – wie für alle Projekte des Bedarfsplanes – ein Bewertungsergebnis in Form eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses vor, das die Bauwürdigkeit bestätigt.

5. Existiert eine Studie oder Prognose, mit welchem Verkehrsaufkommen in Zukunft in Anklam, Wolgast und auf Usedom zu rechnen sein wird unter Berücksichtigung des Baus der neuen Peenebrücke in Wolgast, einer Ortsumgehung Wolgast inklusive zusätzlicher Peenequerung, des Baus der A 20 sowie polnischer Planungen (Bau eines Straßentunnels und verstärkter Güterverkehr über Swinemünde)?

Die „Bedarfsplanprognose" (Straßenverkehrsprognose auf der Grundlage des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen; Bestand 1. Januar 1991 einschließlich „Vordringlicher Bedarf") macht – auf Basis des bestehenden Bundesfernstraßennetzes zuzüglich aller vordringlichen Maßnahmen des Bedarfsplanes – d. h. hier einschließlich der A 20 und der Umgehung Wolgast – Streckenbelastungsangaben für das Prognosejahr 2010. Danach ist mit Durchschnittsbelastungen im werktäglichen Verkehr in Kfz/24 h auf der Umgehung Anklam mit rd. 16 000, auf der Umgehung

Wolgast mit 8 000 sowie auf der B 111 auf Usedom abschnittsweise mit 15 000 bis 20 000 und schließlich auf der B 110 auf Usedom mit abschnittsweise 5 000 bis 7 000 Kfz/24 h zu rechnen.

6. Mit welchen Maßnahmen will man die zu erwartenden Verkehrsströme umweltfreundlich abwickeln, und ist die Bundesregierung bereit, im Interesse eines sanften umweltfreundlichen Tourismus auf Usedom den Wiederaufbau der Karniner Bahnstrecke vorrangig vor der Straße zu betreiben?

Die Bundesregierung hat durch die Finanzierung des Ausbaus der Eisenbahnverbindung über Wolgast Hafen – Wolgaster Fähre einen wesentlichen Beitrag zur umweltfreundlichen Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsströme auf der Insel Usedom geleistet. Ein Ausbau einer zweiten Eisenbahnverbindung zur Insel ist nicht vorgesehen (siehe auch Antwort zu Frage 1).

Aufgrund der erheblichen Verkehrsprobleme der Insel Usedom hatte die Bundesregierung sehr frühzeitig Forschungsprojekte zu Gesamt- und Teilaspekten einer Lösungskonzeption erarbeiten lassen. Das Kernprojekt, das inzwischen abgeschlossen werden konnte, trägt den Titel „Umweltgerechtes und tourismusförderndes Verkehrskonzept Insel Usedom". In diesem Projekt sind u. a. auch die erweiterten verkehrslenkenden Möglichkeiten nach Abschluß der inselseitigen Durchbindung des Schienenverkehrs über Wolgast beschrieben worden. Mit weiteren derzeit noch laufenden Forschungsprojekten soll u. a. untersucht werden, wie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Ostvorpommern auch für Touristen eine akzeptable Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden kann. Die Forschungsergebnisse sind Vorschläge an die für die Umsetzung zuständigen Kommunen und den Landkreis.

7. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, damit als kurzfristige Maßnahme die Bahnstrecke von Ahlbeck nach Swinemünde wiederhergestellt werden kann?

Zur kurzfristigen Wiederherstellung der Eisenbahnstrecke Ahlbeck nach Swinemünde werden seitens der Bundesregierung keine Maßnahmen ergriffen. Es ist Aufgabe des Landes Mecklenburg-Vorpommern bzw. Dritter, im Rahmen der Regionalisierung diesen Wiederaufbau aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien zu prüfen und ggf. entsprechend zu finanzieren. Dies ist derzeit in Vorbereitung, wobei bei der Durchbindung dieser Strecke an der Grenze zu Polen ein neuer Haltepunkt errichtet werden soll.

Die Schienenstrecken auf der Insel Usedom gehören insgesamt der Usedomer Bäderbahn, einer 100%igen Tochter der DB AG. Bisher ist dort zunächst eine Durchbindung der Schienenstrecke bis zur polnischen Grenze fest eingeplant (rd. 2,8 km). Die Finanzierung erfolgt in Form von 20% Eigenmitteln der Usedomer Bäderbahn und 80% EU-Mitteln der Euroregion

Pomerania. Eine weitere Durchbindung bis Swinemünde wird derzeit zwischen der Usedomer Bäderbahn und der Stadt Swinemünde verhandelt mit dem Ziel, hier bis zum Jahr 2000 über eine Lösung zu verfügen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333